



4 giugno 2010

**Riqualificazione Interfaccia Porto - Città di
Marina di Carrara
Riflessioni dell'Associazione
"AmareMarina"**

Perché un Water Front?

- L'Associazione "AmareMarina", prima come comitato "Marina si Ribella", si è da subito interrogata sui perché l'A.P. sentiva l'esigenza di riqualificare il nostro lungo porto.

Analisi

- Per il porto di Marina di Carrara gli unici possibili traffici futuri sono quelli legati allo **SHORT SEA SHIPPING**, le cd. Autostrade del Mare.
- Incremento di arrivi delle navi **Ro-Ro**
- **Roll-on/roll-off** (anche detto **Ro-Ro**) è il termine inglese per indicare una *nave - traghetto* vera e propria con modalità di carico del gommato in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni

Autostrade del Mare

- **I servizi delle Autostrade del Mare sono effettuati con la tipologia di navi Ro-Ro (roll-on, roll-off). Questo naviglio si distingue in due grandi categorie:**
- **le navi traghetto, tuttomerce (Ro-Ro) o miste (Ro-Pax), che fanno la spola tra due porti a cadenze frequenti le navi “multipurpose” (multiuso), che possono imbarcare camion, container, merce eccedente unità di carico standard (es. impianti industriali), e che fanno scalo in porti diversi a cadenze mediamente settimanali seguendo itinerari prestabiliti.**
- **Le prime riducono la sosta al minimo indispensabile, le seconde possono sostare in porto anche 24 ore. Queste ultime, come le Ro-Ro tuttomerce, non trasportano il camion con l'autista ma solo il semirimorchio, perché il numero massimo di passeggeri ammessi è 12.**

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

Lo SSS Navi RO RO

- (Perché destinato solo a questi traffici)
- **Le crociere vedono, con la vicinanza di Livorno da una parte, Portofino e Portovenere dall'altra, una scarsa attrattiva della zona di Carrara.**
- **Le navi portacontenitori esigono non soltanto opportunità di scarico merci ma anche opportunità di carico che, almeno per ora, pare molto improbabile che possano essere offerte dalle capacità produttive della zona retrostante.**
- **Un'attività mercantile legata al S.S.S. in questa zona potrebbe legarsi alla presenza di una grande distribuzione o di una significativa attività produttiva agricola o di una importante attività di distretti industriali. Attualmente queste possibilità non ci sembrano presenti in zona.**

Analisi

- Cominciamo quindi, a comprendere perché A.P. e Amministrazione sentono l'esigenza di una separazione del traffico

Quali gli Effetti sulla Città?

- Ci siamo, quindi, domandati quali effetti sull'ambiente, sui cittadini?

PIT
(Piano Di Indirizzo Territoriale)
Rapporto di Valutazione degli Effetti Attesi del Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- Effetto atteso: qualità ambientale:
- Gli obiettivi del Master Plan a cui si fa riferimento per questo tipo di effetto sono quelli che mirano allo:
 - - Sviluppo e potenziamento delle strutture portuali commerciali
 - - Miglioramento dell'accessibilità alle strutture portuali commerciali,
- Sono tutti gli interventi, quindi, che potenziando la competitività dei porti e aumentando l'attività all'interno degli scali marittimi nonché i flussi di merci e passeggeri in entrata e uscita, sia via terra che via mare, possono provocare un effetto negativo nella qualità ambientale in termini di inquinamento atmosferico.
- I dati Irse, presentati all'interno della dimensione ambientale, evidenziano che le maggiori criticità rispetto alle attività svolte presso le infrastrutture portuali si riferiscono alle emissioni di monossido di carbonio... **I possibili danni variano secondo i livelli di concentrazione e sottopongono a maggior rischio i soggetti già affetti da patologie di tipo cardiaco. Da tenere sotto osservazione anche le conseguenze relative alle emissioni degli ossidi di zolfo.**

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

Lo SSS Navi RO RO

- E' necessario considerare che la massa di camion sulla strada provoca congestionamento, inquinamento, ed alti costi esterni fra cui quelli per la crescita delle malattie respiratorie ed altre. Il 28% delle emissioni di CO, il più pericoloso per la salute, proviene infatti dai camion.
- Quanti costi esterni, soprattutto i costi sanitari per la salute, ma anche quelli acustici, quelli per la riparazione delle strade, gli incidenti etc.. dovrebbero essere calcolati?

Porti Regione Toscana

- **Fra i possibili effetti significativi si registrano anche quelli legati emissioni in atmosfera di sostanze nocive per l'uomo o dannose per l'ambiente, normalmente derivanti dalla combustione dei motori delle navi ma eventualmente anche associate a perdite da attrezzature o a evaporazione del prodotto trasportato (emissioni evaporative). Tali emissioni sono normalmente distinte in emissioni con effetti su scala globale (CO₂ e altri gas ad effetto serra) ed emissioni con effetti su scala locale e regionale (le principali sono CO, NO_x, COVNM, SO_x e PM₁₀).**

Porti Regione Toscana

- Il potenziamento e sviluppo delle strutture portuali previste produrrà inoltre un impatto di natura generalmente negativa e rilevante, in termini di consumo di suolo. Dalla lettura del Master Plan, appare infatti evidente la necessità di una riorganizzazione delle varie attività di molti dei principali porti regionali. Scendendo ad un livello di maggiore dettaglio analitico, le necessità principali di riorganizzazione dei grandi porti sono legate sia alla necessità di nuovi spazi per la movimentazione ed il deposito delle merci che ad una ulteriore fluidificazione viaria e ferroviaria.

Porti Regione Toscana

- Il Master Plan produrrà nei confronti delle risorse paesaggistiche regionali effetti di natura incerta, soprattutto a causa dei numerosi nuovi interventi per la costruzione di nuove opere necessarie alle attività portuali ; ad esempio si possono citare i problemi di interrimento del porto di Marina di Carrara, oltre a quelli legati all'erosione della costa est di Marina di Carrara che si aggraverebbero certamente a causa dell'effetto barriera che si produrrebbe a causa della costruzione di nuovi moli con il fluire dei pur scarsi sedimenti trasportati dal fiume Magra, e soprattutto se si arrivasse a scavare ovunque nel porto dagli attuali 8-10 metri ai futuri 10,50.

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- **Il Master Plan pone tra i suoi obiettivi quelli del potenziamento e sviluppo delle strutture portuali commerciali e turistiche, producendo di conseguenza un impatto di natura generalmente negativa e rilevante, in termini di perdita di biodiversità marina costiera a causa dell'ipotizzabile incremento dei traffici marittimi ed ampliamento delle zone portuali.**
- **Particolarmente rilevanti sono le problematiche legate agli sversamenti e contaminazioni diffuse, i problemi di inquinamento oleoso, ad esempio, sono strettamente dipendenti dalle caratteristiche del traffico marittimo (numero e tipologia delle navi, merci trasportate e sistemi di sicurezza, rotte, ecc.). In genere uno sversamento consistente produce effetti acuti nel breve termine e cronici nel lungo periodo sugli ecosistemi marini: gli organismi maggiormente colpiti sono uova e piccoli di pesci, zooplancton, invertebrati filtratori (coralli, spugne, molluschi bivalvi, ecc.), piante ed alghe bentoniche (che vivono a stretto contatto col fondale o fissate a supporti solidi) e l'avifauna che viene a contatto con le macchie galleggianti.**

Crescita Occupazionale?

Analisi

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- Con l'aumento dei traffici containerizzati gli addetti portuali richiesti, in tutto il mondo, hanno sì una maggiore qualificazione o divengono polifunzionali, hanno sì una sempre maggiore produttività e quindi contribuiscono maggiormente alla creazione di valore aggiunto, ma vedono anche una diminuzione dell'occupazione per l'introduzione di automazione e per l'ottimizzazione dell'organizzazione (diminuzione del rapporto fra addetti e crescita del carico).

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- Non c'è dunque nessuna relazione fra la crescita dell'occupazione e la crescita dei traffici portuali (Musso E., 2004. Port employment assessment: further remarques and surveys).
- Questi fenomeni si sono accentuati anche in Italia dopo il primo periodo della riforma del 1994 che ha visto la concessione dei terminals ai privati che hanno introdotto tecnologie più avanzate ed efficienti che hanno attirato traffici, ma non hanno accresciuta l'occupazione interna ai porti.

Movimento Merci 2007

- **Nel 2007, la movimentazione totale delle merci nel porto di Carrara registra un decremento dell'11,3%: il segno negativo rappresenta un'inversione di tendenza rispetto agli andamenti degli ultimi anni.**
- **Si scende per la prima volta, dal 2001, al di sotto delle 3 milioni di tonnellate di merci movimentate (2,9 milioni)**
- (Rapporto Economia Massa - Carrara)

2008

- **Nel 2008, la movimentazione totale delle merci nel porto di Carrara registra un decremento dell'11,3%, che si somma alla variazione negativa del 2007 (-5,27%). Il segno negativo rappresenta un rafforzamento alle tendenze rispetto agli ultimi anni.**
- **Per rendere l'idea delle difficoltà dello scalo, non solo in conseguenza della crisi economica, notiamo che le 2.572.433 tonn. di merci movimentate rappresentano il peggior risultato dagli inizi degli anni '90.**
- **Hanno determinato l'andamento, una diminuzione degli imbarchi (-3,0%) ed una più accentuata diminuzione degli sbarchi (-16,7%).**
- (Rapporto Economia Massa - Carrara)

2009

- **Nel 2009, la movimentazione totale delle merci dello scalo registra un decremento del 21,14%, che si somma alla variazione negativa del 2008 (-11,3%%).**
- **Notiamo che le 2.026.857 tonnellate di merci movimentate rappresentano il peggior risultato dagli inizi degli anni '80.**
- **Senza molte perifrasi, Marina di Carrara ha perso negli ultimi due anni circa un milione di tonnellate di merci e un terzo della sua capacità di movimentazione.**
- **Hanno determinato l'andamento, nell'ultimo anno, una diminuzione degli imbarchi (-2,04%) ed una più accentuata diminuzione degli sbarchi (-35,49%).**
- (Rapporto Economia Massa - Carrara)

Cosa Auspica “AmareMarina”: Un Water – Front che lasci aperte possibilità di sviluppi diversi

- “AmareMarina” è convinta che questo territorio abbia pagato, e continui a pagare, un prezzo molto alto, per quanto riguarda l’ambiente, il consumo di territorio, qualità della vita, salute dei suoi abitanti, occupazione.
- Ritiene che sia giunto il momento di pensare scenari occupazionali diversi.

Cosa Auspica “AmareMarina”: Un Water – Front che lasci aperte possibilità di sviluppi diversi

- Anche per questa analisi “AmareMarina” ha letto attentamente quello che la Regione Toscana individua nel suo rapporto sui porti turistici:
- **ALLEGATO A – elaborato 5**
Piano di Indirizzo Territoriale
- **Master Plan**
La Rete dei Porti Toscani

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- Quale reddito portano? Si dovrebbe aggiungere ai circa 10.000 euro medi, che ogni barca media residenziale, si stima, spende per rimessaggio invernale, riparazioni, servizi altro, anche quanto spende ogni barca non residenziale approdando alle coste o alle isole toscane.
- I turisti nautici hanno maggiore capacità di spesa con forte attrazione verso la natura e l'offerta turistica "naturalistica" in genere.

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- Si lega a questo aspetto il tema della salvaguardia dei valori ambientali e delle risorse costiere che costituiscono i principali fattori della domanda turistica legata alla nautica.
- E' convinzione sempre più diffusa, infatti, che lo sviluppo delle infrastrutture portuali debba coniugarsi con la difesa della costa e delle sue risorse per produrre ricadute positive in termini socio-economici, sui territori costieri.

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- **Questo implica che la progettazione delle infrastrutture a mare e la gestione dei servizi a terra dovrà basarsi sulla piena integrazione delle competenze impegnate nella predisposizione dei progetti al fine di garantire una buona qualità urbanistica delle aree portuali e al contempo concorrere al mantenimento degli equilibri ambientali, definendo specifiche misure per preservare i litorali dal degrado della linea di costa dovuto ai fenomeni, tutelare la qualità delle acque ai fini della balneazione e per il mantenimento delle attività economiche legate allo sfruttamento della risorsa ittica.**

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- **In questo quadro sarebbe opportuno attirare in Toscana anche il massimo numero di megayacht. Questi necessitano sia di posti barca particolari come ampiezza e lunghezza che servizi integrati di altissima qualità, manutenzione specializzata e importanti cantieri di rimessaggio, ripristino e riparazione.**
- **Invece per i grandi yachts di lusso oltre i 24 metri ci sono solo 43 posti in Toscana (Fonte: Ucina 2004). Secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Sardegna ha ben 960 posti per i megayacht, la Liguria 228, il Lazio 233, la Campania 314.**

ALLEGATO A – elaborato 5
Piano di Indirizzo Territoriale
Master Plan
La Rete dei Porti Toscani

- **Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio dovranno prevedere le opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale nel rispetto delle disposizioni del PIT.**
- **Tali interventi dovranno essere attuati mediante specifici piani regolatori portuali che definiscono l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla viabilità interna e individuano le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.**
- **I piani regolatori portuali costituiranno in tal senso atti di governo del territorio e in quanto tali conformi al Piano Strutturale.**

“AmareMarina”

- “AmareMarina” nel presentare le sue idee sul Water- Front ha voluto emozionarvi ma anche motivarvi ad una scelta consapevole, perché le linee guida sono importanti per il recupero del fronte mare, ma soprattutto, sono importanti per il futuro del nostro territorio.

“AmareMarina”

- Grazie